

广州汽车金属老化测试：节气门体、油泵、油嘴、涨紧轮、气缸体

产品名称	广州汽车金属老化测试：节气门体、油泵、油嘴、涨紧轮、气缸体
公司名称	鉴联国检（广州）检测技术有限公司
价格	2000.00/件
规格参数	报告用途:质量控制 样品量:若干 检测周期:7-10个工作日
公司地址	广州市天河区岑村沙埔大街323号B-5栋
联系电话	15915704209 13620111183

产品详情

盐雾测试是一种主要利用盐雾试验设备所创造的人工模拟盐雾环境条件来考核产品或金属材料耐腐蚀性能的环境试验。

可靠性试验是评价和提高产品可靠性的重要手段，它涉及到试验方案的制定、试验装置的研发、试验过程的记录、故障分析技术的建立等内容。

可靠性试验的目的

可靠性试验是为分析、评价产品的可靠性而进行的试验。通过对试验结果进行分析，不仅可以确定产品的可靠性指标，而且可以对产品的失效进行分析，找出其薄弱环节，采取相应对策，达到提高产品可靠性的目的。因此，可靠性试验是研究产品可靠性的重要手段和内容之一。

可靠性试验的特点

可靠性试验与产品的常规试验不同，常规试验的目的，只是保证产品出厂验收时使其参数及物理机械性能符合出厂指标，而不需要测定产品在规定时间内失效率，故不能对产品的可靠性提出任何保证。

可靠性试验则对产品是否在以后规定的使用时间内符合一定的可靠性指标提供了保证。同时，可靠性试验是产品可靠性预测和验证的基础。

另外，在试验数据的处理上，常规试验仅是性能的通过试验，所以数据处理较简单。而可靠性试验由于它要对某一批产品的可靠性进行推断，所以要采取严格的数据统计方法，以便得出较为可靠的结论。

由于试验的目的和要求不同，因此，试验方法也不尽相同。所以，一定要区别常规试验和可靠性试验这两个不同的概念，切不可互相代替。

可靠性试验的分类

可靠性试验包括的内容相当广泛，按照试验的目的，可靠性试验可分为工程试验与统计试验。

工程试验的目的在于暴露产品材料、设计、制造、装配等方面存在的缺陷，提出改进措施，提高产品可靠性。统计试验的目的是为了验证产品的可靠性或者寿命是否达到规定的要求。

传统可靠性试验主要有环境应力筛选试验、可靠性增长试验、可靠性研制试验、可靠性验证试验和寿命试验；加速可靠性试验主要有可靠性强化试验、加速寿命试验和加速退化试验。

环境应力筛选试验

环境应力筛选试验是指在施加应力的条件下（振动、冲击、加速度、温度等），使元器件、模块、整机暴露出设计、工艺上的缺陷，从而对其进行挑选。由于原材料和工艺的不一致性，操作技术和质量控制上的差异，元器件在大批生产过程中存在一些“隐患”。在装入整机后的实际使用过程中，往往导致早期故障，使整机的可靠性降低，因此，在元器件装机前，必须将所含的早期故障产品剔除出去。

可靠性增长试验

可靠性增长试验是为暴露产品薄弱环节，有计划、有目标地对产品施加模拟实际环境的综合环境应力及工作应力，以激发故障，分析故障和改进设计与工艺，并验证改进措施的有效性而进行的试验。其目的是暴露产品中的潜在缺陷并采取纠正措施，使产品的可靠性得到稳步增长。

可靠性研制试验

可靠性研制试验是通过向受试产品施加应力，将产品中存在的材料、元器件、设计和工艺缺陷激发成为故障，进行故障分析定位后，采取纠正措施加以排除，是一个试验、分析、改进的过程，主要适用于新研制的产品。

可靠性验证试验

可靠性验证试验包括可靠性鉴定试验和可靠性验收试验，两种试验都是应用数理统计的方法验证产品可靠性是否符合规定要求，为产品定型提供依据，属于统计试验。其中，可靠性鉴定试验是用来验证产品在批准投产之前已经符合规定的可靠性指标要求，并向订购方提供合格证明；可靠性验收试验的目的是验证批生产产品的可靠性是否保持在规定的水平。

寿命试验

寿命试验是为了测定产品在规定条件下的寿命所进行的试验，其目的是验证产品在规定条件下的使用寿命、储存寿命。

可靠性强化试验

可靠性强化试验包括高加速应力筛选和高加速寿命试验，是一种通过系统地施加逐步增大的环境应力和工作应力，激发和暴露产品设计中的薄弱环节，以便改进设计和工艺，提高产品可靠性的试验。通过采用比技术规范极限更加严酷的试验应力加速激发产品的潜在缺陷，解决了传统可靠性模拟试验时间长、效率低及费用大等问题。

加速寿命试验

加速寿命试验是在失效机理不变的基础上，通过寻找产品寿命与应力之间的物理化学关系——加速模型，利用高应力水平下的寿命特征去外推或者评估正常应力水平下的寿命特征的试验技术和方法，属于统计试验。

加速退化试验

加速退化试验是在失效机理不变的基础上，通过寻找产品寿命与应力之间的关系(加速模型)，利用产品在高应力水平下的性能退化数据去外推和预测正常水平下的寿命特征的试验技术和方法。

行业资讯：

氢电池发电的基本原理是电解水的逆反应。把氢和氧分别供给电池的阴极和阳极，氢由阴极向外扩散并与电解质发生反应放出电子，通过外部的负载到达阳极而产生电流。实际上就是利用氢气和空气中的氧在催化剂的作用下，在燃料电池中经电化学反应产生电能。因此，严格意义上来说，氢电池是一种发电装置，而不是传统意义上的储电装置。

氢电池可以直接将化学能转换为电能，不需要经过热能和机械能（发电机）的中间变换，发电效率高达50%以上；同时，氢电池在工作过程中只会产生水和热，无污染，噪声低。

氢电池的燃料是氢气，最主要的问题是氢从哪里来。目前，氢的制备技术虽然较为成熟，但工业上大规模的制氢，96%以上来源于含氢有机物（石油、煤、甲醇等）的转化，少量的来源于电解水制氢。显然，依赖化石能源转化制氢是没有未来的，氢的制备若要真正实现绿色环保，必须提高目前仅占制氢量4%的电解水制氢的比例，但其成本高昂，会限制氢电池的发展。因此，从理论上来说，氢电池的可行性就值得怀疑，例如先由水电解产生氢，再由氢在电池中生成水和电，完成一个循环，似乎100%完美。但电解水和氢电池的中间过程不可能自动发生，能量由谁来提供呢？电解水的电哪里来？氢电池产生的电量能不能维持电解水所需电量（肯定不够，因为任何一次能量转换的效率都不可能达到100%）？过程到底是产生了电能，还是消耗了更多的能量？更何况，还有氢电池中使用的铂催化剂和质子交换膜等高性能材料、电解液及氢电池制造过程中带来的成本和环境问题。

从目前日本、美国、韩国等国家的推广情况来看，氢燃料电池车或许是一种非常具有地域特色的能源解决方案，尤其适合地域狭窄、人口稠密、能源匮乏以及高度要求环保的地点

,但作为能源的zhongji解决方案,仍需时间来验证。